

**OPTIMALISASI EFISIENSI NAIK DAN TURUNNYA  
PENUMPANG GUNA KELANCARAN OPERASIONAL  
KAPAL KM. KELUD**



**PROGRAM DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
2019**

**PERSETUJUAN**

**OPTIMALISASI EFISIENSI NAIK DAN TURUNNYA PENUMPANG GUNA  
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL KM. KELUD**

**Disusun oleh :**

**YUSFIAR FIRDAUSI**

**NIT. 52155642 N**

Telah disetujui / Diterima Selanjutnya Dapat Diujikan

Didepan Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, *22 Juli* 2019

Dosen Pembimbing  
Materi

Dosen Pembimbing  
Metode Penulisan

**Capt. H. S. SUMARDI, SH, MM, M.Mar**  
**Pembina Utama Muda. IV/c**  
**NIP. 19560625 198203 1 002**

**PURWANTONO, S.Psi, M.Pd**  
**Penata (III/d)**  
**NIP 19661015 199703 1 002**

Mengetahui / Menyetujui

Ketua Jurusan Nautika

**Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar.**  
**Penata (III/C)**

**NIP. 19740614 199808 1 001**



Scanned with  
CamScanner

**PENGESAHAN**

**OPTIMALISASI EFISIENSI NAIK DAN TURUNNYA PENUMPANG GUNA  
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL KM. KELUD**

Disusun oleh:

**YUSFIAR FIRDAUSI**  
NIT. 52155642.N

Telah Diujikan Dan Disahkan Oleh Dewan Penguji  
Serta Dinyatakan Lulus Dengan Nilai.....  
Pada Tanggal..... 2019

**Penguji I**

**Penguji II**

**Penguji III**

**Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si**  
NIP. 19710321 199903 1 001

**Capt. H. S. SUMARDI, SH, MM, M.Mar**  
NIP. 19560625 198203 1 002

**Capt. FIRDAUS STEPU S.ST, M.Si, M.Mar**  
NIP. 19780227 200912 1 002

**Dikukuhkan Oleh:**  
**Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**



Scanned with  
CamScanner

**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK MSc**  
NIP. 19670605 199808 1 001

## PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : YUSFIAR FIRDAUSI

NIT : 52155642 N

Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "OPTIMALISASI EFISIENSI NAIK DAN TURUNNYA PENUMPANG GUNA KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL KM. KELUD" Adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini.

Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, ..... 2019

Yang menyatakan



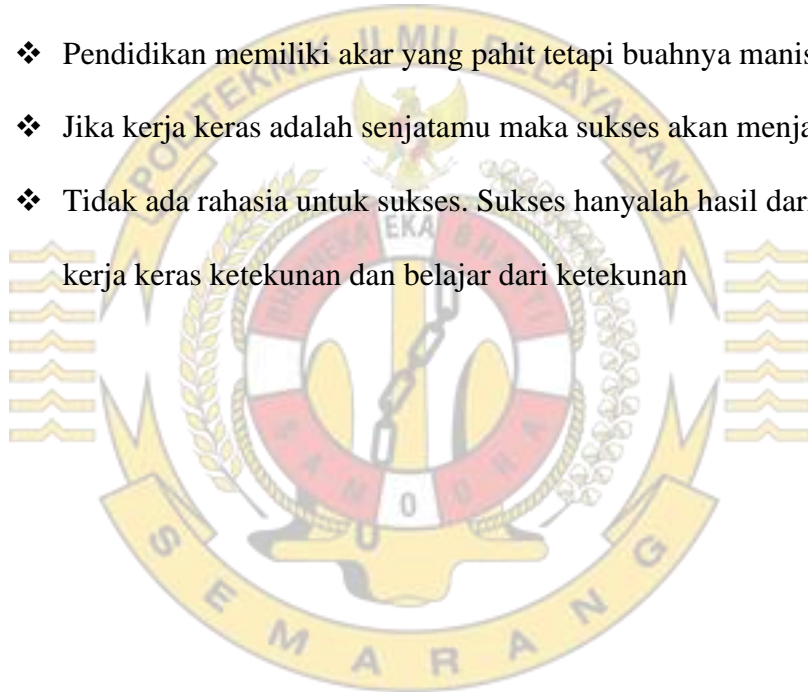
**YUSFIAR FIRDAUSI**  
NIT. 52155642 N



Scanned with  
CamScanner

## MOTTO

- ❖ Tangan orang rajin memegang kekuasaan, tetapi kemalasan mengakibatkan kerja paksa
- ❖ Mulai adalah kata yang penuh kekuatan. Cara terbaik untuk menyelesaikan sesuatu adalah, mulai. Tapi juga mengherankan, pekerjaan apa yang dapat kita selesaikan kalau kita hanya memulainya
- ❖ Pendidikan memiliki akar yang pahit tetapi buahnya manis
- ❖ Jika kerja keras adalah senjatamu maka sukses akan menjadi budakmu
- ❖ Tidak ada rahasia untuk sukses. Sukses hanyalah hasil dari persiapan, kerja keras ketekunan dan belajar dari ketekunan



## PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan kepada :

- ❖ Allah SWT atas rahmat dan hidayahMu lah hamba dapat mengerjakan skripsi ini.
- ❖ Kedua orang tuaku yang selalu membimbing, mendukung dan mendoakan aku, terima kasih bapak/ibu.
- ❖ Adik-adikku tercinta (Zaki dan Arinda)
- ❖ Cintaku yang selalu menjagaku dan setia memotifasi semangatku untuk menyelesaikan skripsi ini.
- ❖ Teman-temanku MMD Squad (Alvin, Andik, Dion, Husen, Rudi, Dreda, Rangga, Rey, Rio, Riza, Ivan, Danu, Yoga) yang selalu memberi semangat dan terimakasih atas fasilitas-fasilitas dan saran yang telah kalian berikan.
- ❖ Teman-teman angkatan LII yang merupakan bagian dalam cerita hidupku.
- ❖ Almamaterku PIP Semarang yang telah membesarkanku
- ❖ Dan tak lupa para pembaca yang budiman.



## KATA PENGANTAR

Segala puji syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, karena berkat rahmat dan hidayah-Nya serta dengan usaha yang sungguh-sungguh, akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Terapan Jurusan Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penulis menyampaikan rasa ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang telah memberi bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang sangat berarti. Untuk itu pada kesempatan yang berbahagia ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada

1. Yth. Bapak dan Ibu, yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada penulis selama penyusunan skripsi ini.
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik MSc, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar, selaku Ketua Jurusan Nautika dan Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Capt. H. S. SUMARDI. SH selaku dosen pembimbing Materi penulisan skripsi yang memberikan dukungan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. PURWANTONO, S,Psi, M.Pd selaku Dosen Pembimbing Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan serta pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu Dosen yang dengan sabar dan penuh perhatian serta bertanggung jawab serta bersedia memberikan pengarahan dan bimbingan selama penulis menimba ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

7. Seluruh teman-teman angkatan LII khususnya yang telah banyak membantu dan memberikan saran serta pemikirannya sehingga terselesaikannya skripsi ini.
8. PT. PELNI yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan praktek.
9. Seluruh crew KM. KELUD yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini.
10. Semua pihak yang telah banyak membantu hingga terselesainya skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Penulis menyadari masih banyak hal yang perlu ditingkatkan dalam penulisan skripsi ini, maka dari itu penulis mohon maaf sebesar-besarnya. Akhirnya penulis berharap agar penulisan skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis dan pembaca serta dunia pelayaran.

Semarang, 2019

Penulis

YUSFIAR FIRDAUSI

NIT. 52155642 N



## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN .....	v
HALAMAN MOTTO .....	vi
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vii
KATA PENGANTAR .....	viii
DAFTAR ISI.....	x
ABSTRAKSI .....	xiii
 BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang .....	1
B. Perumusan Masalah.....	4
C. Ruang Lingkup Penelitian.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Penelitian.....	5
F. Sistematika Penulisan.....	6

## BAB II. LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka .....	8
B. Kerangka Pikir .....	17
C. Definisi Operasional .....	18

## BAB III METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian .....	21
B. Pendekatan Penelitian .....	21
C. Teknik Pengumpulan Data .....	25
D. Analisa Data .....	26
E. Metode Penarikan Kesimpulan .....	27

## BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek yang Diteliti .....	28
B. Analisa Masalah .....	32
C. Pembahasan Masalah .....	36

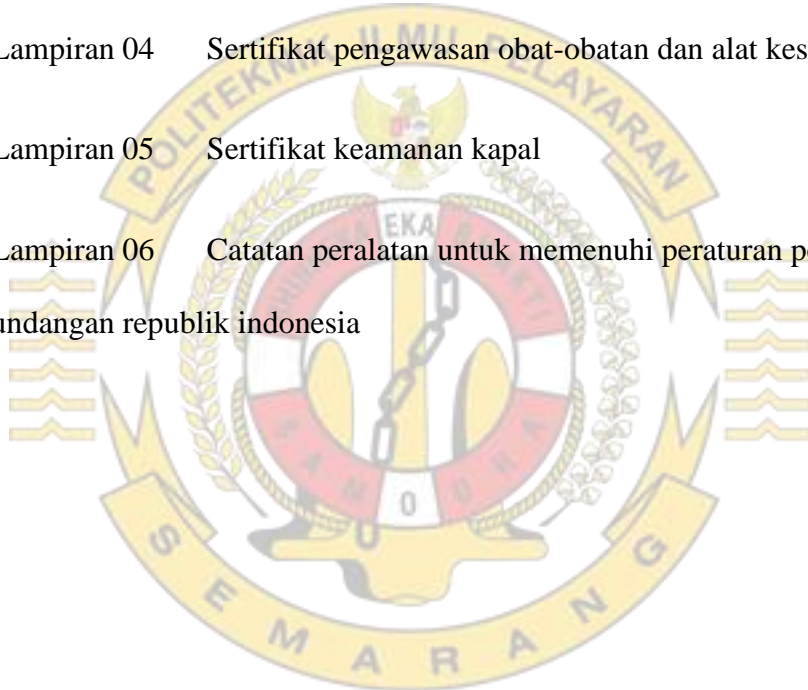
## BAB V PENUTUP

A. Simpulan .....	55
B. Saran .....	56

## DAFTAR PUSTAKA

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 01     Data crewlist kapal KM. Kelud
- Lampiran 02     Ship particular KM. Kelud
- Lampiran 03     Sertifikat manajemen keselamatan republik indonesia
- Lampiran 04     Sertifikat pengawasan obat-obatan dan alat kesehatan kapal
- Lampiran 05     Sertifikat keamanan kapal
- Lampiran 06     Catatan peralatan untuk memenuhi peraturan perundang-  
undangan republik indonesia



## ABSTRAKSI

**Yusfiar Firdausi** NIT. 52155642 N, 2019, “*Optimalisasi Efisiensi Naik dan Turunnya Penumpang Guna Kelancaran Operasional Kapal KM. Kelud*”, Program Diploma IV, Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

Pembimbing I : Capt. H. S. SUMARDI. SH, MM, M.Mar dan

Pembimbing II : PURWANTONO, S,Psi, M.Pd

Tujuan penulisan skripsi ini adalah untuk mengetahui sejauh manakah kerja sama antara petugas darat dan petugas kapal terhadap pengaturan proses naik dan turunya penumpang agar pelaksanaan naik dan turunya penumpang tersebut berjalan dengan lancar/optimal dan dapat menemukan pemecahan masalah/solusi terbaik untuk mengatasi permasalahan - permasalahan tersebut. Dalam skripsi ini digunakan metode diskriptif yaitu dengan memberikan gambaran tentang faktor - faktor yang sebenarnya terjadi di lapangan. Dimana data-data yang diambil/dikumpulkan dibagi menjadi dua, yaitu riset lapangan dan riset perpustakaan. Riset lapangan adalah mengadakan pengamatan secara langsung yang meliputi observasi (pengamatan) dan interview (wawancara) kepada perwira maupun ABK kapal. Sedangkan riset perpustakaan diperoleh dari penelitian kepustakaan dengan cara membuat sendiri dan mencatat serta mempelajari buku-buku yang berhubungan dengan pelaksanaan efisiensi naik dan turunya penumpang.

**Kata Kunci :** Naik dan Turunnya Penumpang, Optimalisasi, Efisiensi

## ABSTRACT

**Yusfiar Firdausi** NIT. 52155642 N, 2019, “*Optimalization Efficiency*

*Embarcation and Debarcation Passengers to Smooth the Operations of Ship KM.*

*Kelud*”, Program Diploma IV, Nautika, Merchant Marine Polytechnic Semarang,

Advisor I : Capt. H. S. SUMARDI. SH, MM, M.Mar dan

Advisor II : PURWANTONO, S,Psi, M.Pd

The purpose of this thesis is to find out the extent of cooperation between land officers and ship officers on the arrangement of the process of riding and climbing passengers so that the implementation of the rise and fall of passengers runs smoothly and optimally and can find the best solution / solution to overcome these problems . In this thesis the descriptive method is used, namely by providing an overview of the factors that actually occur in the field. Where data taken / collected is divided into two, namely field research and library research. Field research is conducting direct observations which include observation (observation) and interviews (interviews) to officers and ship crews. While library research is obtained from library research by making its own and recording and studying books related to the implementation of efficiency of rising and falling of passengers.

**Keyword :** Embarcation and Debarcation, Optimalization, Efficiency

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. LATAR BELAKANG**

Transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *Transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* pengangkutan. Dengan demikian transportasi didefinisikan sebagai usaha mengangkut atau membawa barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Sejak dahulu kala transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat guna mengangkut barang – barang dalam jumlah kecil maupun besar. Seperti halnya kondisi di Indonesia yang terdiri dari beribu ribu pulau, baik besar maupun kecil, yang dipisahkan oleh lautan, daratan dan sungai memungkinkan pengangkutan dapat dilakukan melalui darat, udara maupun laut, guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia yang menyangkut 2/3 nya adalah lautan. Salah satu jenis transportasi laut, dimana sarana transportasi ini banyak dipilih oleh para penumpang karena dianggap lebih menguntungkan dari pada transportasi lainnya.

Kapal laut sebagai salah satu sarana bagi pengangkutan barang dan penumpang, tak jarang mengalami masalah yang menyangkut tentang keselamatan jiwa, muatan serta lingkungan hidup. Oleh karena itu dalam pengoprasiannya berhadapan langsung dengan tantangan alam, kapanpun dan dimanapun keadaan darurat bisa terjadi baik karena keadaan alam maupun karena



kesalahan manusia. Adapun berbagai pihak yang terlibat secara langsung dalam transportasi laut adalah :

1. Pelabuhan, dimana sebagai pihak penyedia terminal untuk kedatangan dan keberangkatan kapal.
2. Perusahaan Pelayaran, dimana sebagai penyedia sarana transportasi laut (kapal), dalam ini penulis mengambil obyek yaitu KM. KELUD milik PT. PELNI

3. Para penumpang / pengguna jasa

Akan tetapi saat ini, banyak perbedaan kepentingan antara pengguna jasa dan pemilik jasa angkutan laut, yang sering muncul sebagai akar permasalahan dalam proses pengangkutan yang menggunakan transportasi laut. Adapun pelaksanaannya masing masing pihak tersebut mengalami berbagai kendala. Kendala biasanya terletak pada mutu dan kualitas di pelabuhan, sebagai contoh kurang efisiensinya manajemen untuk mengatur para penumpang agar lebih teratur serta lancar dalam hal naik turunnya (embarkasi dan debarkasi) penumpang kapal. Sehingga menyebabkan mereka kurang nyaman, bahkan terkesan takut naik ke kapal dan fasilitas di terminal pelabuhan yang kurang memadai menyebabkan kekecewaan para pengguna jasa. Hal ini juga menyebabkan proses naik dan turunnya terganggu, sedangkan PT. PELNI sebagai penyedia sarana transportasi pun tidak meningkatkan pelayanan – pelayanan diatas kapal, bahkan terkesan hanya mencari keuntungan tanpa memperdulikan kualitas pelayanan.

Salah satu contoh yang pernah terjadi di KM. KELUD adalah bahwa pelayanan naik dan turunnya penumpang kurang memuaskan sehingga proses tidak berjalan dengan lancar, sebagai akibatnya sering membahayakan jiwa para pengguna jasa karena berdesak-desakan saat naik turunnya penumpang berlangsung. Hal ini tentu berkaitan dengan tidak adanya peraturan manajemen yang tepat dengan pihak pelabuhan, padahal masalah tersebut sering terjadi terlebih-lebih saat menjelang musim mudik pada Hari Raya keagamaan. Akan tetapi dari kedua belah pihak tidak berusaha untuk mengatasinya. Padahal saat ini, persaingan jasa angkutan laut sangat ketat. Perusahaan yang mampu memberi kualitas pelayanan yang baik dan lebih baik dari sekedar yang diharapkan oleh para pengguna jasa yang akan memenangkan kompetisi dan keikutsertaan pihak pelabuhan pun sangat diperlukan. Hal ini dikarenakan apabila semua pihak saling bekerja sama maka tentunya kepuasan dan kenyamanan akan dirasakan oleh semua pihak.

Berdasarkan uraian diatas, penulis ini mengangkat masalah yang terjadi dalam proses naik dan turunnya sehingga penumpang dapat memperoleh pelayanan yang baik. Tentang pelaksanaan pelayanan naik turunnya penumpang pada saat di pelabuhan. Untuk ini penulis ingin memilih judul : “Optimalisasi efisiensi naik dan turunnya penumpang guna kelancaran operasional kapal”

## **B. PERUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan serta pengalaman yang pernah penulis alami pada waktu PRALA, maka penulis ingin mengungkapkan pokok – pokok permasalahan dalam proposal skripsi ini :

**A. Mengapa terjadi keterlambatan keberangkatan kapal KM.**

**KELUD ?**

**B. Mengapa ditemukannya penumpangan gelap di kapal KM.**

**KELUD ?**

## **C. RUANG LINGKUP PENELITIAN**

Agar penelitian yang dilakukan dapat terfokus pada permasalahan yang ada, maka penulis membatasi penelitian ini adalah :

**A. Proses naik turunnya penumpang KM. KELUD di pelabuhan Tanjung**

**Priok Jakarta.**

**B. Kerjasama petugas kapal dan petugas darat dalam pengaturan**

**penumpang selama Praktek Laut (Prala)**

## **D. TUJUAN PENELITIAN**

Dengan penelitian ini dapat diketahui pentingnya tugas dan tanggung jawab yang tinggi dari awak kapal dan petugas darat yang berhubungan dengan proses naik turunnya penumpang. Dari uraian diatas penulis mempunyai tujuan yaitu :

**A. Untuk mengetahui penyebab keterlambatan keberangkatan kapal dan**

**guna mengetahui sejauh mana para awak kapal dan ABK melakukan**

tugas dan tanggung jawab terhadap pengaturan naik dan turunnya penumpang.

- B. Untuk mengetahui sejauh mana kerja sama antara petugas kapal dan petugas darat atau pelabuhan dalam mengatasi penumpang gelap saat proses naik turunnya penumpang KM. KELUD Tanjung Priok Jakarta.

#### **E. MANFAAT TEORI**

Manfaat dari teoritis ini adalah :

- a. Bagi pelabuhan diharapkan dapat memperoleh masukan yang bersifat positif tentang pengaturan penumpang sehingga para pengguna jasa dapat merasakan kenyamanan dan kepuasan dalam menggunakan fasilitas pelabuhan.
- b. Bagi PT. PELNI diharapkan dapat memperoleh informasi yang positif sehingga dapat meningkatkan pelayanan terhadap para pengguna jasa sehingga mereka akan merasa dihargai karena sebagai bentuk terima kasih atas penggunaan jasa mereka dengan pelayanan yang sangat baik.
- c. Agar para ABK atau petugas kapal memahami tugas dan tanggung jawab dalam pelaksanaan naik turunnya penumpang, bagi peneliti lain, dapat memperoleh informasi dan pengetahuan untuk memperbaiki diri agar lebih baik setelah membaca proposal skripsi ini.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Skripsi ini terdiri dari 5 bab yang saling berkaitan satu sama lain untuk memudahkan dalam mengikuti seluruh uraian dan bahasan atas skripsi ini, maka penulis menyusun dengan sistematika penulisan sebagai berikut.

### **BAB I PENDAHULUAN**

- A. Latar Belakang
- B. Perumusan Masalah
- C. Ruang Lingkup Penelitian
- D. Tujuan Penelitian
- E. Manfaat Penelitian
- F. Sistematika Penulisan

### **BAB II LANDASAN TEORI**

- A. Tinjauan Pustaka
- B. Kerangka Pikir
- C. Definisi Operasional

### **BAB III METODE PENELITIAN**

- A. Waktu dan Tempat Penelitian
- B. Teknik Pengumpulan Data
- C. Analisa Data
- D. Metode Penarikan Kesimpulan

## **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

- A. Gambaran Umum Obyek Yang Diteliti
- B. Analisa Masalah
- C. Pembahasan Masalah

## **BAB V PENUTUP**

- A. Simpulan
- B. Saran

## **DAFTAR PUSTAKA**





## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. Pengangkut

##### a. Pengangkutan

Peristiwa pengangkutan dapat terjadi apabila telah ada perjanjian pengangkutan antara pengangkutan dan penumpang/pengiriman barang. Sedangkan perjanjian dapat diartikan sebagai persetujuan pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang/penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan selamat, dimana pengiriman/penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

Proses penyelenggaraan meliputi 4 tahap yaitu:

- 1) Tahap persiapan, meliputi penyediaan alat pengangkut dan penyerahan barang atau penumpang untuk diangkut.
- 2) Tahap penyelenggaraan, meliputi kegiatan pemindahan barang/penumpang dengan alat pengangkutan dari tempat pemberangkatan sampai ke tempat tujuan yang telah disepakati.
- 3) Tahap penyerahan barang kepada penerima/turunnya penumpang dan pembayaran biaya pengangkutan dalam hal tidak terjadi peristiwa dalam proses pengangkutan.
- 4) Tahap penyelesaian persoalan yang timbul selama proses pengangkutan atau sebagai proses pengangkutan.

Definisi pengangkut untuk pengangkut penumpang melalui laut dirumuskan dalam pasal: 52/ buku KUHD bab V B yaitu: pengangkutan adalah orang yang mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang/sebagian jalan mengoperasikan kapal yang telah dimilikinya maupun mencharter kapal menurut waktu, perjalanan dan persetujuan atau perjanjian lainnya.

#### **b. Tiket Pengangkutan**

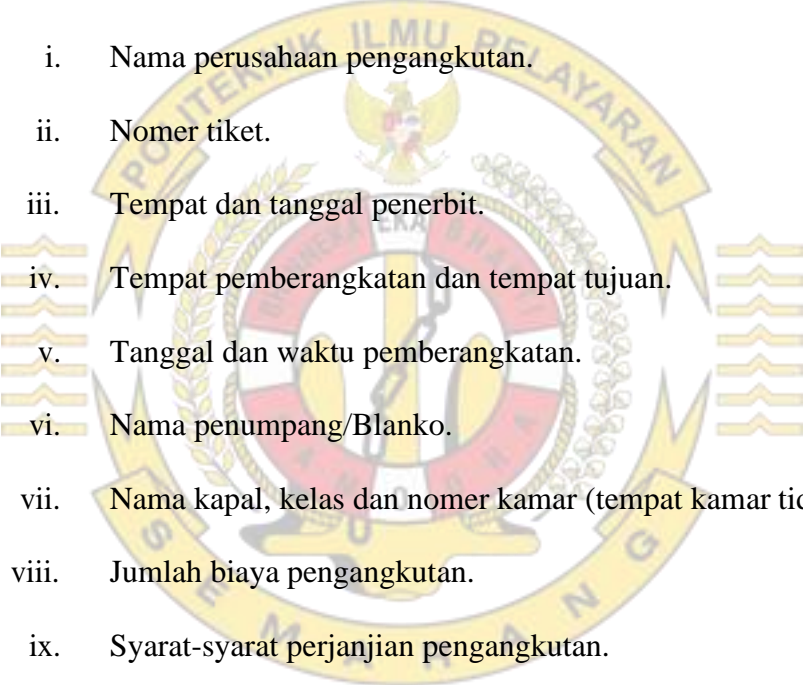
Biaya pengangkutan penumpang dapat dibuktikan dengan adanya tiket penumpang yang sering disebut Tiket Kapal Laut (TKL). Pada dasarnya penumpang yang naik ke kapal wajib sudah membayar lunas biaya pengangkutan, dengan kata lain perjanjian pengangkutan laut terjadi sejak pengangkutan penerima biaya pengangkutan dari penumpang.

Dalam tiket penumpang terdapat:

- 1) Nama pemegang tiket, ditulis dengan tujuan tiket tersebut tidak boleh dijual kepada orang lain.
- 2) Atas pengganti, ini dapat diperalihkan kepada orang lain dengan cara *andosemen*.
- 3) Atas tunjuk (aan monder), ini dapat dialihkan kepada orang lain secara fisik dari tangan ke tangan.
- 4) Blanko, pada tiket jenis ini nama pemegang tiket tidak disebutkan dan mempunyai kedudukan dengan tiket yang diterbitkan” atas tunjuk” tiket” pengganti” “atas tunjuk” biasanya diterbitkan setelah uang angkutan dibayar lunas dan umumnya hanya berlaku untuk pengangkutan dengan jarak pendek. Proses peralihan hak biasanya

terjadi sebelum masuk kapal. Bilamana sudah berada diatas kapal maka peralihan hak tersebut harus diketahui oleh pihak pengangkut. Hal ini telah diatur dalam pasal 532 KUHD (Kitab Undang – Undang Hukum Dagang).

Tentang isi yang dimuat dalam tiket kapal laut tidak diatur secara rinci oleh undang-undang tetapi dalam prakteknya isi yang tertera dalam tiket tersebut dapat ditulis:

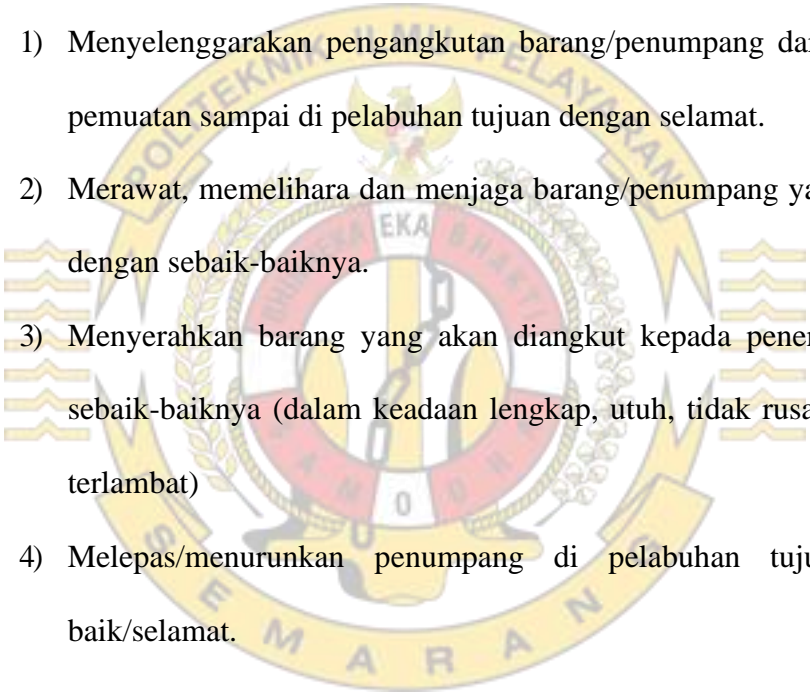
- 
- i. Nama perusahaan pengangkutan.
  - ii. Nomer tiket.
  - iii. Tempat dan tanggal penerbit.
  - iv. Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan.
  - v. Tanggal dan waktu pemberangkatan.
  - vi. Nama penumpang/Blanko.
  - vii. Nama kapal, kelas dan nomer kamar (tempat kamar tidur)
  - viii. Jumlah biaya pengangkutan.
  - ix. Syarat-syarat perjanjian pengangkutan.
  - x. Tanda tanggal pengangkutan.

### **c. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut.**

Sistem hukum di Indonesia tidak mensyaratkan pembuatan perjanjian pengangkutan secara tertulis, cukup dengan lisan asal ada persetujuan kehendak. Hak dan kewajiban masing-masing pihak dapat diketahui dari penyelenggaraan pengangkutan/berdasarkan dokumen pengangkut yang diterbitkan dalam

perjanjian itu. Yang dimaksud dengan dokumen pengangkutan adalah setiap tulisan yang dipakai sebagai bukti dalam pengangkutan berupa naskah, tanda terima, tanda penyerahan dan tanda milik atau hak maupun tiket penumpang itu sendiri.

Dalam perjanjian pengangkutan laut, kewajiban pokok pengangkut sebagai berikut:

- 
- 1) Menyelenggarakan pengangkutan barang/penumpang dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan dengan selamat.
  - 2) Merawat, memelihara dan menjaga barang/penumpang yang diangkut dengan sebaik-baiknya.
  - 3) Menyerahkan barang yang akan diangkut kepada penerima dengan sebaik-baiknya (dalam keadaan lengkap, utuh, tidak rusak, dan tidak terlambat)
  - 4) Melepas/menurunkan penumpang di pelabuhan tujuan dengan baik/selamat.

Kewajiban pokok ini dimbangi dengan hak atas biaya pengangkutan yang diterima dari pengirim/penerima barang maupun penumpang itu sendiri, apabila pengangkut tidak menyelenggarakan pengangkutan seperti sebagaimana semestinya maka ia harus bertanggung jawab akibat yang timbul dari perbuatan maupun kelalaian pengangkut sendiri dan pengangkut dapat terbebas dari tanggung jawab untuk mengganti kerugian dan bila pengirim barang dapat

membuktikan bahwa keadaan kejadian tersebut terjadi karena kelalaian/kecerobohan pihak pengangkut.

Berdasarkan azas kebebasan berkontrak masing-masing pihak dapat membuat ketentuan yang membatasi tanggung jawab pihaknya, berdasarkan kelayakan dengan berpedoman pada prinsip tanggung jawab pengangkutan:

- i. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan.
- ii. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga.
- iii. Prinsip tanggung jawab mutlak.

Bila perjanjian pengangkutan tersebut dibuat secara tertulis maka biasanya pembatasan itu dituliskan secara tegas dalam syarat-syarat perjanjian tetapi apabila perjanjian dibuat tidak tertulis maka kebiasaan yang berintikan kelayakan atau keadilan memegang peranan penting disamping ketentuan Undang-undang. Bagaimanapun pihak pengangkut dilarang menghapuskan sama sekali tanggung jawabnya, hal ini diatur dalam pasal 470 ayat 1 KUHD.

Beberapa pasal dalam KUHD yang mengatur tentang hak dan kewajiban pengangkut

- 1) Keselamatan dan keamanan penumpang
- 2) Proses penyelenggaraan pengangkutan.
- 3) Keterlambatan pengangkutan.
- 4) Tempat tujuan yang tidak dapat dicapai/tidak aman.
- 5) Barang bagasi.
- 6) Penyelesaian pengangkutan.

- 7) Biaya makan, dll.
- 8) Penumpang tanpa tiket.

## **2. Penumpang**

Di dalam KUHD rumusan pengertian kapal diatur dalam buku II KUHD. Namun rumusan pengertian tentang istilah penumpang tidak di atur secara jelas pada kenyatannya dapat kita simpulkan bahwa penumpang adalah semua orang atau selebihnya yang ada diatas kapal tetapi nama - namanya tidak dicantumkan dalam daftar bahari. Seseorang penumpang dapat berada diatas kapal karena telah memiliki tiket pengangkutan. Dengan tiket tersebut seseorang penumpang telah mengadakan perjanjian dengan pengusaha kapal. Setiap penumpang yang diangkut bergantung dari jenis pengangkutan, jarak pengangkutan dan jumlah biaya pengangkutan. Pelayanan utama yang wajib diberikan pengangkutan adalah dalam hal makan, minum dan perawatan kesehatan ringan selama dalam perjalanan serta hiburan. Adanya perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang pada akhirnya akan menimbulkan hak dan kewajiban yang juga oleh penumpang. (Subekti dan Abdulkadir, 1987: 2)

### **a. Kewajiban penumpang**

Setiap penumpang yang terikat dalam perjanjian pengangkutan mempunyai kewajiban, antara lain:

- 1) Mempunyai tiket pengangkutan (Pasal 530)
- 2) Mentaati segala perintah dan peraturan Nakhoda( pasal 393), di atas kapal Nakhoda mempunyai kuasa atau wewenang atas seluruh bagian kapal dan juga memegang kendali dalam pengoperasian kapal.



- 3) Tidak membawa barang-barang berbahaya seperti barang yang membahayakan bagi keselamatan kapal, muatan, penumpang dan ABK.
- 4) Selain aturan-aturan tentang kewajiban penumpang yang telah ditentukan oleh KUHD maupun UU lainnya, penumpang tetap harus mentaati segala peraturan yang di buat oleh perusahaan pelayaran mana tempat dia telah mengadakan perjanjian pengangkutan.

**b. Hak-hak penumpang.**

Pada prinsipnya penumpang kapal Pelni dapat kita katagorikan sebagai konsumen yang membutuhkan pelayaran di bidang jasa angkutan laut, sebagai konsumen mereka mempunyai hak untuk mendapatkan pelayaran yang sesuai selama mempergunakan jasa pengangkutan. Secara garis besar hak-hak tersebut dapat di tulis: (Subekti & Abdulkadir, 1987:2)

- 1) Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan.
- 2) Hak untuk memiliki barang atau jasa serta mendapatkan barang atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan.
- 3) Hak atas informasi yang benar, jelas, jujur dan juga jaminan barang atau jasa.
- 4) Hak untuk didengar pendapat keluhannya atas barang atau jasa yang digunakan.
- 5) Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan secara patut.
- 6) Hak untuk diberlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.
- 7) Hak untuk mendapatkan dispensasi, jika barang atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana semestinya.

### 3. Pelabuhan

Pelabuhan merupakan faktor terpenting dalam laut, pelabuhan mempunyai berbagai fungsi, salah satunya sebagai penyedia sarana transportasi laut baik dalam kegiatan bongkar muat barang maupun sebagai terminal penumpang dalam transportasi laut. Sebagai penyedia sarana transportasi, pelabuhan seharusnya memfasilitas sarana dan prasarana yang memadai karena memang dalam lalu lintas barang pelabuhan hanya tempat bersandarnya kapal, tetapi fasilitas lain yang berkaitan dengan bongkar muat bagi kapal yang melakukan bongkar muat di terminal peti kemas, secara otomatis terminal tersebut harus menyediakan berbagai sarana dan prasarana yang dibutuhkan karena memang memang terminal peti kemas yang ada harus mempunyai standart internasional. Hal ini dikarenakan terminal peti kemas juga melayani kegiatan bongkar muat kapal asing. Walaupun juga terminal peti kemas sekarang ini harus berdiri sendiri dengan saham dari luar negeri, akan tetapi akan berbeda lagi bila pelabuhan sebagai pelabuhan penumpang dan fasilitas yang diberikan kurang memuaskan dan pelayanan yang diberikan masih kurang. Sehingga penumpang dapat merasakan ketidaknyamanan dan ketidakpuasaan bahkan terkesan tak untuk naik ke atas kapal. Salah satu contoh adalah masalah pengaturan pelaksanaan naik dan turunnya penumpang, dalam hal ini terjadi di KM KELUD.

### 4. Prosedur Pelaksanaan Naik Dan Turunnya Penumpang

- a. Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam naik turunnya penumpang adalah:
  - 1) Harus ada peralatan penghubung yang aman antara kapal dengan dermaga, peralatan penghubung tersebut harus dikat

secara layak dan diberi kunci pengaman. Perlu dilaksanakan perawatan terhadap peralatan keamanan yang terdapat pada peralatan penghubung di setiap waktu.

- 2) Area yang di pakai harus diberi penerangan yang cukup memadai pada waktu naik turunnya penumpang di malam hari.
- 3) Pada tangga-tangga penghubung antar kapal dengan dermaga harus disiapkan sebuah pelampung penolong.
- 4) Sudut kemiringan tangga tidak boleh lebih dari  $45^\circ$  dan semua intruksi tertulis harus ditunjukkan dengan tulisan yang benar dan jelas.

b. Pelaksanaan naik dan turunnya penumpang.

1) Turun:

Penumpang ekonomi turun melalui tangga naik dan turunnya yang berada di deck IV depan dan belakang dan penumpang kelas I, II dan III turun melalui tangga kapal yang berada di deck V depan.

2) Naik:

Kapal akan dibersihkan terlebih dahulu sebelum menerima calon penumpang yang akan naik, apabila kapal sudah dibersihkan pihak kapal siap menerima penumpang yang akan naik. Pelaksanaan naiknya penumpang dilakukan melalui tangga *deck* IV depan dan tangga *deck* IV belakang untuk kelas ekonomi, sedangkan tangga kapal untuk penumpang I, II, dan III.

## B. KERANGKA PIKIR



### C. DEFINISI OPERASIONAL

Istilah – istilah yang digunakan dalam penulisan skripsi sesuai tinjauan pustaka, antara lain:

1. International Maritime Organization (IMO)

Adalah badan khusus dari persatuan Bangsa-bangsa (PBB) yang telah membuat dan mengembangkan peraturan-peraturan international di bidang maritim.

2. Safety Of Life At Sea (SOLAS)

Solas adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana.

3. Embarkasi dan Debarkasi

Embarkasi adalah pemberangkatan penumpang melalui kapal laut.

Debarkasi adalah penurunan penumpang kapal laut. (muatan)

4. Quay

Quay adalah dermaga suatu bangunan yang menjorok ke laut untuk fasilitas proses bongkar dan muat barang, pendaratan dan keberangkatan penumpang, perbaikan atau pemulihan kapal.

5. Passenger Ship (Kapal Penumpang)

Kapal penumpang adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani

keperluan yang lebih luas kapal penumpang dapat berupa kapal Ro-Ro, ataupun untuk perjalanan pendek terjadwal dalam bentuk kapal feri.

#### 6. Penumpang

Penumpang adalah seseorang yang hanya menumpang jenis transportasi, tetapi tidak termasuk awak mengoperasikan dan melayani transportasi tersebut

#### 7. ABK (Anak Buah Kapal)

ABK adalah Anak Buah Kapal atau Awak Kapal, yaitu semua orang yang bekerja di kapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya, terkecuali Nakhoda.

#### 8. Efisiensi

Efisiensi adalah suatu ukuran keberhasilan sebuah kegiatan yang dinilai berdasarkan besarnya biaya/ sumber daya yang digunakan untuk mencapai hasil yang diinginkan.

#### 9. Trayek Tetap dan Teratur (*liner*)

Trayek Tetap dan Teratur (*liner*) adalah pelayanan angkutan yang dilakukan secara tetap dan teratur dengan berjadwal dan menyebutkan pelabuhan singgah.

#### 10. Kapal Berbendera Indonesia

Kapal Berbendera Indonesia adalah kapal yang telah didaftarkan dalam Daftar Kapal Indonesia.



#### 11. Angkutan Laut

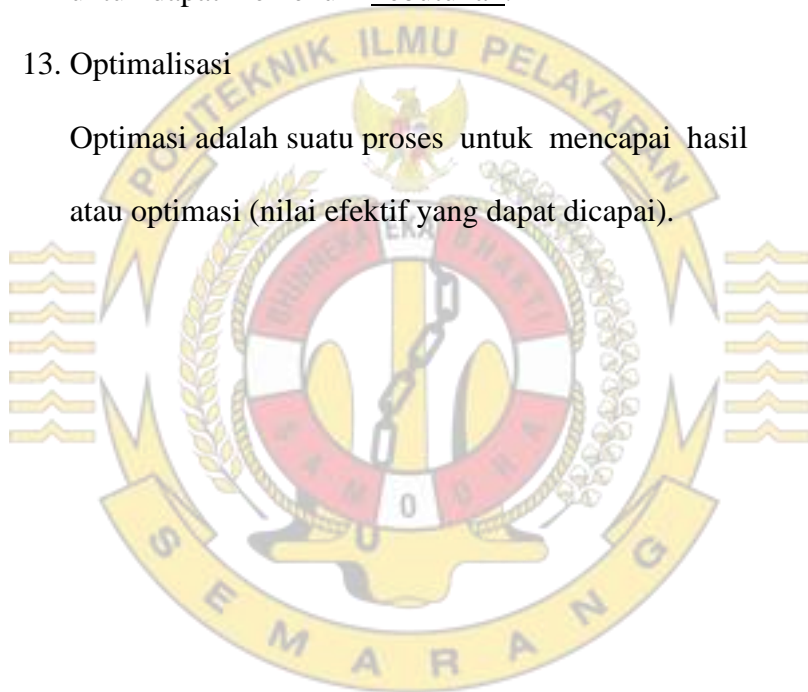
Angkutan Laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.

#### 12. Barang

Barang adalah suatu objek atau jasa yang memiliki nilai. Nilai suatu barang akan ditentukan karena barang itu mempunyai kemampuan untuk dapat memenuhi kebutuhan.

#### 13. Optimalisasi

Optimasi adalah suatu proses untuk mencapai hasil yang ideal atau optimasi (nilai efektif yang dapat dicapai).



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Simpulan

Berdasarkan analisa dan pembenaran yang telah dilakukan pada bab IV maka ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pelaksanaan naik dan turunnya penumpang belum dapat dilaksanakan dengan baik, hal ini disebabkan karena kurangnya kerja sama antara petugas darat dengan petugas kapal dalam pengaturan jalannya penumpang naik atau turun (embarkasi dan debarkasi) dan petugas-petugas yang ada baik petugas darat maupun petugas dari kapal masih kurang tanggung jawab dalam mengatur jalannya proses naik dan turunnya penumpang yang ada di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.
2. Masih adanya Penumpang gelap atas kapal KM. KELUD, dalam hal ini disebabkan karena faktor Perusahaan yang tidak memberikan sosialisasi dan pengarahan yang benar-benar dimengerti oleh para penumpang sehingga banyak penumpang yang masih membeli tiket ke calo dan tanpa di sadari oleh para penumpang tiket yang dibeli tersebut ternyata sudah kadaluarsa atau sudah lewat masa berlayarnya dan sampainya diatas kapal para awak kapal memanfaatkan situasi tersebut untuk mencari keuntungan dan diloloskannya penumpang tersebut yang tidak sesuai dengan *manifest* yang tertera di dokument kapal.

## B. Saran

1. Pada saat naik dan turunnya penumpang, sebaiknya petugas darat (PT. Pelni, KPLP) melakukan kerjasama dengan baik dan lebih bertanggung jawab dalam mengatur proses naik dan turunnya penumpang, sebagai contoh setiap ada penumpang yang akan naik diatas kapal maka petugas kapal memberi informasi jalur yang sebenarnya harus dilewati penumpang atau mengantarnya sampai ke tangga kapal supaya para penumpang bisa terarah dan meminimalisir kemacetan.
2. Tegakkan aturan yang tegas kepada calo dan oknum tertentu di pelabuhan tertentu yang menyusahkan penumpang, dan harus dibenahi sistem penjualan tiket agar supaya para calon penumpang yang akan membeli tiket merasa puas akan pelayanan kinerja yang cepat dan tidak berbelit-belit dari pihak perusahaan dalam hal penjualan tiket, maka dari itu dipastikan para calon penumpang pasti tidak akan membeli tiket kepada para calo yang berada di sekitar pelabuhan penumpang.

## DAFTAR PUSTAKA

Capt. Suyono, Pelayaran dan Perkapalan, Semarang, 2000.

Dr. Lexy J. Moleong, 1989, *MA Kualitatif Metode Penelitian*, Bandung.

Kamus Umum Bahasa Indonesia. Cetakan IV, 1993.

Martopo, Arso, 2004, *Manajemen Armada Kapal Dalam Bisnis Pelayaran*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Subekti, R, dan Abdul Kadir, 2003 *Kitab Undang-undang Hukum dan Dagang*.

- Pasal 52/ buku KUHD bab V B
- Pasal 532 KUHD
- Pasal 470 ayat 1 KUHD
- Pasal 530 KUHD
- Pasal 393 KUHD

Sudjarmiko, F.D.C, 1997. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta, PT. Gunung Agung.

Suwiyadi, 1990, *Transportasi Laut dan Bisnis Pelayaran*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.



# LAMPIRAN





## Lampiran 01

### DATA CREWLIST KAPAL KM. KELUD



PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (Persero)  
( PELNI )

Perhubungan Nautika, Menyatukan Indonesia...

#### CREWLIST NAKHODA DAN ANAK BUAH KAPAL KM. KELUD

Nama kapal : KM. KELUD				Voyage : 41 / 2017			
Bendera : Indonesia				Tanggal : 17-Nov-17 s/d 23-Nov-17			
Isi kotor (GRT) : 14.665				Milik : Ditjenhubla			
Nakhoda : Capt. Nursyamsi Salam				Jenis kapal : Penumpang			
				No IMO : 9139684			
No	No.Siji	N a m a	N r p	J a b a t a n	Ijazah/Sertifikat	No.Bk.Pelaut	Berlaku
1	ISL	Capt. Nursyamsi Salam	05903	Nakhoda	ANT I - 2016	E 106539	15-08-2019
2	559	Andi Wahyu Riadi	07776	Mualim - I	ANT I - 2017	Y 082616	23-11-2018
3	458	Muhammad Ridhwan	07778	Mualim - II Sr	ANT II - 2016	E 106585	24-08-2019
4	459	Muhammad Gantino	07638	Mualim - II Yr	ANT II - 2016	E 106582	24-08-2019
5	557	Andi Muhamad	05196	Mualim - III Sr	ANT III - 2015	C 014914	10-10-2018
6	559	Lorian	N 8727	Mualim III - Yr	ANT - III / 2016	C 024497	10-12-2018
7	536	Arif Hidayatullah	05563	Markonis - I	SRE II - 2014	B 042357	12-02-2018
8	560	Syamsul Hidayat	06528	Markonis - II	SRE II - 2017	D 088465	22-06-2018
9	367	Pranoboy Silabat	07858	K K M	ATT - I / 2011	C 032443	16-01-2019
10	547	Tigor Sianturi	06335	Masinis - I Sr	ATT - I / 2014	D 024597	25-11-2019
11	507	Dita Priyambodo	08628	Masinis - I Yr	ATT - II / 2016	E 146771	22-02-2020
12	561	A n h a r	08405	Masinis - II	ATT - III / 2014	Y 027749	22-02-2020
13	384	Henneri Simamora	05425	Masinis - III Sr	ATT - III / 2015	E 106610	30-08-2019
14	491	Koestunggoro Rahmad P	N 8717	Masinis - III Yr	ATT - III / 2016	F 005107	22-03-2020
15	460	Lukman Edi Priyanto	05419	Masinis - IV Sr	ATT - IV / 2014	F 005105	22-03-2020
16	533	Wawan Hermawan	06604	Masinis - IV Yr	ATT - IV / 2016	F 005188	30-03-2020
17	492	Bambang Cahyadi	07574	Juru Motor	ATT V - 2013	F 005202	03-04-2020
18	412	Rony Bonta Bouta	06638	Juru Motor	ATT V - 2007	E 083668	20-06-2019
19	462	Sugarto	04538	Juru Motor	AMK PI	F 005187	30-03-2020
20	463	R u d y	05305	A. Listrik - I	BST	B 077755	18-06-2018
21	456	Benny Helantara	06242	A. Listrik - II	BST	F 005106	22-03-2020
22	498	Afrizal Kurniawan	07646	PUK - I	BST	E 106587	25-08-2019
23	509	Edwin Faisal	06544	PUK - II	BST	D 053533	08-03-2018
24	361	Ridwan Arif	04435	Jenang - I	BST	E 106611	30-08-2019
25	375	Agung Cahyo U	07618	Jenang - II	BST	E 106606	30-08-2019
26	534	Erwin Ginting	07678	Perawat	BST	Y 068273	19-09-2019
27	451	Rama Mayendra	08419	Perawat	BST	A 012609	01-02-2019
28	503	Nuryadi	04611	Serang	BST	C 056572	15-04-2019
29	290	Obih	06296	Tandil	ANTD	E 118839	06-12-2019
30	464	Ahmad Haikal	07985	Kasap dek	ANTD	E 106612	30-08-2019
31	378	Feberth Numerian Leleng	05344	Mistri - I	ANTD	E 146907	13-03-2020
32	562	Sutiman	05553	Mistri - II	ANTD	C 011864	27-09-2018
33	331	Fathur Rahman	07707	Juru Mudi	ANTD	B 009574	25-11-2019
34	499	Roby Candra	08427	Juru Mudi	ANTD	D 083301	28-06-2018
35	466	Nickson Agustinus	08351	Juru Mudi	ANTD	E 118841	06-12-2019
36	157	SamiJo	04533	Panjarwala	ANTD	E 106591	25-08-2019
37	420	Lasmin	07987	Panjarwala	ANTD	D 009039	14-10-2019
38	417	Indra Haryono	04924	Panjarwala	ANTD	B 001145	03-01-2018
39	171	Widianto Yuwono Hadi	07400	Panjarwala	ANTD	X 083133	21-10-2019
40	521	Dedi Suwardi	04925	Panjarwala	ANTD	Y 001767	03-12-2017
41	514	Taruna Jaya	05104	Kelasi	BST	E 146865	02-03-2020
42	172	Mulyono	06264	Kelasi	ANTD	W 070155	29-11-2019
43	467	Rachmat Daud	05535	Kelasi	ANTD	X 089895	05-12-2017
44	493	Galih Egi Gilardi	N. 11082	Kelasi	BST	E 146863	02-03-2020
45	422	M. Ramly	05416	Mandor Mesin	ATTD	E 106563	18-08-2019
46	513	Toto	06640	Pandai Besi	BST	F 005108	22-03-2020
47	214	Muslim Gunawan	05515	Kasap Mesin	ATTD	E 045729	28-12-2018
48	269	Reza Novrizal	08380	Juru Minyak	BST	F 005079	20-03-2020
49	392	Sri Yanto	07728	Juru Minyak	ATTD	D 106580	23-08-2019
50	444	Margyo Cahyono	07090	Juru Minyak	BST	B 025164	20-12-2017
51	500	Ari Susanto	08311	Juru Minyak	ATTD	E 059397	17-02-2019
52	511	Johny Alexander Lontaan	07084	Juru Minyak	ATTD	E 146608	31-01-2020



No	No.Siji	N a m a	N r p	J a b a t a n	Ijazah/Sertifikat	No.Bk.Pelaut	Berlaku
53	504	Deddy Suardy	04082	Botlier - I	BST	C 085327	19-08-2019
54	539	Yayan Cahyana	07162	Botlier - II	BST	B 077725	16-06-2018
55	352	Munawir	06465	Botlier - III	BST	E 134370	29-11-2019
56	468	Yoyo Dahyo	05184	Perakit Masak	BST	B 025317	04-01-2018
57	236	S u m a r n o	05177	Perakit Masak	BST	X 075584	06-09-2017
58	073	Nanang Priyanto	N11437	Juru Masak	BST	D 054365	04-03-2018
59	469	Kasindun	07368	Juru Masak	BST	B 009569	25-11-2019
60	524	Nurseman	06449	Juru Masak	BST	E 045217	21-12-2018
61	425	Willi Sindu Pratama	N11441	Juru Masak	BST	A 023464	09-03-2019
62	426	S u t i k n o	N11440	Juru Masak	BST	D 054411	04-03-2018
63	424	Fatkhu Mubin	N11512	Juru Masak	BST	C 025165	23-12-2018
64	189	Didin Mahmudin	N11434	Juru Masak	BST	Y 063943	27-07-2018
65	525	Cecep Mansyur Mulia	05183	Juru Masak	BST	B 009263	09-10-2019
66	501	Dodo Sukenda	04063	Penatu	BST	Y 039695	29-05-2018
67	548	Medi Herdiana	04808	Penatu	BST	C 004375	26-08-2018
68	197	Kastolani	N11410	Pelayan	BST	F 005055	16-06-2020
69	309	Bambang Syahril	N11393	Pelayan	BST	B 039286	29-01-2018
70	473	Davit Setiawan	N11395	Pelayan	BST	X 088982	03-12-2017
71	193	Jambari	N11408	Pelayan	BST	E 044896	16-12-2018
72	512	Nugroho Adi Yullanto	08029	Pelayan	BST	D 022541	04-12-2019
73	515	Surya Wijaya	05581	Pelayan	BST	B 057535	11-04-2018
74	477	Rusdi	06680	Pelayan	BST	D 056159	14-04-2018
75	195	Lukman Rochmatul Iman	N11411	Pelayan	BST	D 054366	04-03-2018
76	192	Ryan Irfan Sopian	N11422	Pelayan	BST	D 041770	27-01-2018
77	537	Ferdiansyah	N 11272	Pelayan	BST	D 022549	04-12-2019
78	357	Yudi Rahmanto W	N11566	Pelayan	BST	A 021904	08-04-2019
79	356	Komarudin	N 11549	Pelayan	BST	E 146909	13-03-2020
80	345	Mamat Rohimat	N11256	Pelayan	BST	Y 075607	06-11-2018
81	338	Ma'mun	06702	Pelayan	BST	A 053706	26-08-2019
82	223	Arip Nugraha	N11392	Pelayan	BST	Y 088433	16-11-2018
83	479	Peber Harahap	04467	Pelayan	BST	C 039813	06-02-2019
84	480	Wahyu Apriawan	N11428	Pelayan	BST	D 041769	27-01-2018
85	522	Mohc. Fajar Siddik	N 11376	Pelayan	BST	B 004234	26-09-2019
86	191	Taufik Hidayat	N11424	Pelayan	BST	E 025077	25-10-2018
87	414	Maksum	03957	Pelayan	BST	E 083614	10-06-2019
88	382	Solikin	05129	Pelayan	BST	C 039812	06-02-2019
89	502	Sunarto	06511	Pelayan	BST	X 083129	07-12-2017
90	510	Iyom Sahrom	03952	Satpam	BST	E 106590	04-03-2018
91	370	Belief Siregar	05315	Satpam	BST	D 084309	25-11-2018
92	505	Asep Kurnaya	05369	Satpam	BST	B 033835	09-07-2018
93	497	Andreas Franoto	PIDC	Satpam	BST	E 146862	01-03-2020
94	552	Agus Tatang Triana	PIDC	Satpam	BST	C 076358	03-07-2019
95	553	Subandi Sukabrah	PIDC	Satpam	BST	E 080189	15-04-2019
96	445	Rudi Firmansyah	PIDC	Satpam	BST	E 146862	15-12-2018
97	485	Rusmanto	PIDC	Satpam	BST	E 106556	18-08-2019
98	556	Sigit Firmansyah	PIDC	Satpam	BST	E 137687	30-10-2019
99	534	Putri Rizkia	Prola	Kadet Deck	BST	E 086934	02-08-2019
100	530	Devita Stevani	Prola	Kadet Deck	BST	E 102240	09-10-2019
101	535	Eva Ayu Yohana	Prola	Kadet Deck	BST	E 130678	25-10-2019
102	540	Richard Jeferson Imanuel E	Prola	Kadet Deck	BST	E 114948	29-09-2019
103	542	Dimas Agung Prasetya	Prola	Kadet Mesin	BST	E 146344	02-03-2020
104	508	Maulidi Erzha Ibnu Ablizar	Prola	Kadet Mesin	BST	E 043446	27-01-2019
105	558	Arif Wibowo	Prola	Kadet Mesin	BST	F 026905	30-05-2020

KM. KELUD, 18 Nopember 2017

NAKHODA,

CAPT. NURSYAMSI SALAM

NRP. 05903

## Lampiran 2

### SHIP PARTICULAR KM. KELUD



PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA ( PERSERO )  
PELNI

#### SHIP PARTICULAR KM. KELUD / YFOZ



NAME OF SHIP	:	MV. KELUD	
CALL SIGN	:	Y F O Z	
KIND OF SHIP	:	PASSENGERS	
NATIONALITY	:	INDONESIA	
PORT OF REGISTER	:	JAKARTA	
IMO NUMBER	:	9139684	
CRUISING SPEED	:	19.0 KNOTS	
DSC VHF	:	525005032	
DSC SSB / SEL CALL	:	71916	
TELEPHONE	:	352503050	
FAX	:	352503051	
TELEX	:	352503052	
DATA	:	352503053	
GROSS TONAGE	:	14.655 TONS = 49.884 M3	
NETT TONAGE	:	4.400 TONS = 1.616,92 M3	
DEAD WEIGHT	:	3.175 TON	
DESIGN DRAFT	:	5.90 METER	
HIGH DRAFT	:	35 METER	
L O A	:	146,50 METER	
L B P	:	130 METER	
BREADTH MOULDED	:	23,40 METER	
AIR DRAFT	:	36 METER	
CARGO HOLD CAP	:	1.200 M3 (BALE) = 1.400 M3 (GRAIN)	
CONTAINER	:	22 TEUS X 20 FEET	
SHIPYARD	:	JOS.L.MAYER PAPENBERG GERMANY	
OWNER	:	DIRECTORATE GENERAL OF SEA COMUNICATION	
OPERATOR	:	PT. PELNI	
CREWS ACCOMODATION	:	157 PERSONS	
PASSENGER	:	Class IA : 32 Cabins X 2 Persons = 64 Persons	
	:	Class IB : 20 Cabins X 4 Persons = 80 Persons	
	:	Class IIA : 42 Cabins X 6 Persons = 252 Persons	
	:	Class IIB : 14 Cabins X 8 Persons = 112 Persons	
	:	Class Ekonomi Deck 2 = 347 Persons	
	:	Class Ekonomi Deck 3 = 568 Persons	
	:	Class Ekonomi Deck 4 = 990 Persons	
	:	Class Ekonomi Deck 5 = 194 Persons	
	:	Jumlah 2607 Persons	
DISPENSASI HALAMAN TAMBAHAN	:	557 Persons	
TOTAL	:	3164 Persons	
MAIN ENGINE	:	2 KRUPP MAK 8 M 8520 KW TYPE VTR 564-11 428 Rpm	
AUX ENGINE	:	DAIHATSU TYPE 6 DL-24 882 KW 759 Rpm	
RESCUE BOAT	:	2 X 60 Persons = 120 Persons	
LIFEBOAT ABT	:	10 X 150 Persons = 1.500 Persons	
I L R	:	78 X 25 Persons = 1.625 Persons	
LIFE JACKET	:	ADULT = 4.200 PIECE , CHILDREN = 182 PIECE	
LIFE BUOY	:	18 PIECE	
DELIVERY	:	31 OCTOBER 1998	



### Lampiran 3

## SERTIFIKAT MANAJEMEN KESELAMATAN REPUBLIK INDONESIA



### SERTIFIKAT MANAJEMEN KESELAMATAN REPUBLIK INDONESIA SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

No. : PK.401/454/SM/DK-15

Diterbitkan berdasarkan ketentuan KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974 sebagaimana diubah dan ditambah  
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended  
berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA  
Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia  
oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
by Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Tonase Kotor Gross Tonnage	Nomor IMO IMO Number
KELUD	YFOZ	JAKARTA	14,665	9139684
Tipe Kapal Type of Ship	Nama dan Alamat Perusahaan Name and Address of the Company		Nomor Identifikasi Perusahaan Company Identification Number	
PASSENGER SHIP	PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO) JL. GAJAH MADA NO. 14 JAKARTA 10130 - INDONESIA		IMO Company 0313668	

DENGAN INI DINYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Kapal telah diaudit dan memenuhi ketentuan dari Kode Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM - Code), melengkapi verifikasi yang menyatakan bahwa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan Perusahaan dapat dipergunakan untuk tipe kapal ini.  
THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Ship has been verified and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM - Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan  
This Safety Management Certificate is valid until  
verifikasi berkala dan mengikuti masa berlaku Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan  
and the Document of Compliance remaining valid

27 Mei 2019  
May 27th, 2019

dengan kewajiban dilaksanakan  
subject to periodical verification

Tanggal selesai verifikasi sebagai dasar penerbitan sertifikat : 05 Mei 2014  
Completion date of the verification on which this certificate is based : May 05th, 2014

Diterbitkan di  
Issued at:

Jakarta

Tanggal 04 Februari 2015  
Date of issue February 04th, 2015

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN  
U.b  
KASUBDIT, PENCEMARAN DAN MANAJEMEN  
KESELAMATAN KAPAL  
O.b. Minister of Transportation  
Director General of Sea Transportation  
Director of Shipping and Seafarer  
Deputy Director for Marine Pollution  
and Ship Safety Management



## Lampiran 4

### SERTIFIKAT PENGAWASAN OBAT-OBATAN DAN ALAT KESEHATAN KAPAL

Kementerian Kesehatan  
Republik Indonesia



Ministry Of Health  
Republic Of Indonesia

#### SERTIFIKAT PENGAWASAN OBAT-OBATAN DAN ALAT KESEHATAN KAPAL SHIP'S CERTIFICATE OF MEDICINE CHEST

KANTOR KESEHATAN PELABUHAN : TANJUNG PRIOK / TANJUNG PRIOK (PELABUHAN LAUT TG PRIOK)  
PORT HEALTH OFFICE

Dengan ini menyatakan bahwa :  
Hereby certify that

Nama Kapal : KM. KELUD  
Name of Vessel  
Nomor Registrasi/IMO No. : 9139684  
Registration Number/IMO No  
Bendera Kapal : INDONESIA  
Flag of Vessel  
Berat (GT) : 14665  
Gross tonnage

Telah dilengkapi dengan obat-obatan dan perlengkapan pertolongan pertama pada kecelakaan berikut petunjuk cara pemakaiannya sesuai dengan rekomendasi IMO. / Has been equipped with medicines and first-aid equipment along with the instructions for use in accordance with IMO recommendations.

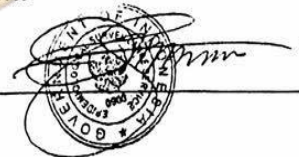


Diterbitkan di : KANTOR KESEHATAN PELABUHAN KELAS I TANJUNG PRIOK  
Issued in  
Tanggal : 23-03-2017  
Issued on (dd-mm-yy)  
Berlaku sampai dengan tanggal : 22-09-2017  
Valid until (dd-mm-yy)

Petugas Pemeriksa : HADI NUGRAHA, SKM  
Port Health Officer  
NIP : 198409162008011005

84BGBAIAABB4CABHADAAAFIBJDB


Tandatangan Petugas dan Cap KKP :  
Signature and Port Health Office's Stamp



## Lampiran 5

### SERTIFIKAT KEAMANAN KAPAL

15



**SERTIFIKAT KEAMANAN KAPAL  
INTERNASIONAL  
INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE**

**REPUBLIK  
INDONESIA**

**No. : 001 – 0063– DN**

Diterbitkan berdasarkan ketentuan  
KODA INTERNASIONAL TENTANG KEAMANAN KAPAL DAN FASILITAS PELABUHAN  
*Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND PORT FACILITIES (ISPS CODE)*

berdasarkan wewenang **PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**  
*Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia*  
oleh **DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**  
*by Directorate General of Sea Transportation*

nama Kapal  
Name of Ship

nomor atau Huruf Pengenal  
Name Number or Letters

tempat Pendaftaran  
Port of Registry

jenis Kapal  
Kind of Ship

tonase Kotor  
Gross Tonnage

nomor IMO  
IMO Number

nama dan Alamat Perusahaan  
Name and Address of the Company

**KELUD**

**Y F O Z**

**Jakarta**

**Passenger Ship**

**14,665**

**9139684**

**PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA**  
Jl. Gajah Mada No. 14  
Jakarta Pusat – Indonesia  
IMO : 0313668

Yang ini dinyatakan:  
I do hereby certify:  
Bahwa sistem dan perlengkapan keamanan yang diperlukan oleh kapal telah diverifikasi sesuai seksi 19.1  
Bagian A dari ISPS Code  
That the security system and associated security equipment of ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;  
verifikasi menunjukkan bahwa sistem dan perlengkapan keamanan terkait diatas kapal dari segala aspek berada  
dalam kondisi memuaskan dan bahwa kapal memenuhi persyaratan yang berlaku dari Bab XI-2 dari Konvensi dan  
Bagian A dari ISPS Code  
The verification showed that the security system and associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship  
complies with the applicable requirements of Chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Kapal dilengkapi Rancangan Keamanan Kapal yang telah disetujui.  
The ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Tanggal Verifikasi Awal / Pembaruan: **19 Januari 2015**  
Date of Initial / Renewal Verification on which this certificate is based: **January 19th 2015**

Ket. ini berlaku sampai dengan: **18 Januari 2020** dengan catatan harus melaksanakan verifikasi  
Certificate is valid until January 18th 2020 subject to verifications in accordance with section 19.1.1

Bagian 19.1.1 bagian A dari ISPS Code  
Part 19.1.1 of the ISPS Code

Ditandatangani di: **Jakarta**

Tanggal: **20 Januari 2015**  
Date of issue: **January 20th 2015**

**A.n. DIREKTUR KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI**  
*O.b. Director of Sea and Coast Guard*  
**KEPALA SUB DIREKTORAT PATROLI DAN PENGAMANAN**  
*Head of Sub Directorate Patrol and Security*

**MUKHESH TOHEPALY**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19680804 199703 1 002



## Lampiran 6

### CATATAN PERALATAN UNTUK MEMENUHI PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN REPUBLIK INDONESIA

**PERUNDANG-UNDANGAN REPUBLIK INDONESIA**  
**RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE RULE AND REGULATION**  
(FORM P)  
No. PK.001/3 / 8 / SYB.BLW-2017

Kapal  
Name of ship  
KELUD

Kapal  
Type of ship  
YFOZ

atau huruf pengenal  
Alternative number or letters  
1906

jumlah penumpang yang diijinkan  
Number of passengers for which certified  
jumlah minimum orang yang memenuhi syarat untuk mengoperasikan instalasi radio  
Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations  
(ONE) REC or 2 (TWO) DECK OFFICERS HOLDING - GOC

jumlah perlengkapan keselamatan jiwa  
Number of life-saving appliances  
jumlah total pelayar dimana tersedia peralatan keselamatan jiwa  
Total number of persons for which life-saving appliances are provided  
2063

	Sisi Kiri Port Side	Sisi Kanan Starboard Side
jumlah total sekoci penolong Total number of lifeboats	6	6
Jumlah total pelayar yang dapat ditampung Total number of persons accommodated by them	810	810
Jumlah sekoci penolong bermotor tertutup sebagian (Kode LSA Seksi 4.5) <sup>1</sup> Number of partially enclosed lifeboats (LSA Code section 4.5) <sup>1</sup>	5	5
Jumlah sekoci penolong bermotor tertutup sepenuhnya (Kode LSA Seksi 4.6) Number of totally enclosed lifeboats with a self-contained air support system (LSA Code, section 4.6)	1	1
Sekoci yang lain Other lifeboats	-	-
1.4.1 Jumlah Number	-	-
1.4.2 Tipe Type	-	-
jumlah sekoci penolong bermotor (termasuk Jumlah total sekoci penolong tersebut diatas) Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)	12	
Jumlah sekoci penolong yang dilengkapi dengan lampu sorot Number of lifeboats fitted with searchlights	12	
jumlah sekoci penyelamat Number of rescue boats	2	
Jumlah sekoci yang termasuk dalam Jumlah total sekoci penolong tersebut diatas Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	12	
alat penolong rafts		
Yang disyaratkan untuk dilengkapi dengan alat peluncur yang diakui Those for which approved launching appliances are required		
1.1.1 Jumlah rakit penolong Number of liferafts	-	
1.1.2 Jumlah pelayar yang dapat ditampung Number of persons accommodated by them	-	
Yang tidak disyaratkan untuk dilengkapi dengan alat peluncur yang diakui Those for which approved launching appliances are not required		
1.2.1 Jumlah rakit penolong Number of liferafts	78	



## LEMBAR WAWANCARA

Nama Nara Sumber : Nggadimin

Jabatan : Penumpang

Tanggal Pelaksanaan : 13 November 2017

1. a. Apakah menurut saudara pelaksanaan naik dan turunnya penumpang di KM. KELUD sudah berjalan dengan baik?

Jawab :

Menurut saya pelaksanaan naik dan turunnya penumpang di KM. KELUD belum berjalan dengan baik.

- b. Menurut anda apa yang membuat proses naik dan turunnya penumpang belum berjalan dengan lancar?

Jawab:

Yang menjadikan proses naik dan turunnya penumpang tidak berjalan dengan lancar adalah karena kurangnya sistem pengaturan, baik dari pihak kapal ataupun dari pihak darat/petugas pelabuhan.

2. a. Apakah menurut saudara tentang pengaturan kelebihan barang bawaan di KM. KELUD sudah berjalan dengan baik ?

Jawab:

Belum berjalan dengan lancar.

- b. Apa yang membuat pengaturan kelebihan barang bawaan di KM. KELUD belum berjalan dengan lancar?

Jawab:

Karena penempatan over bagasi di letakan di tempat-tempat yang tidak pada tempatnya, misalnya di dekat tempat tidur kelas ekonomi ataupun

Nama Nara Sumber : Capt. Nursyamsi Salam

Jabatan : Nakhoda KM. KELUD

Tanggal Pelaksanaan : 21 Desember 2017

1. Anda sebagai seorang Nakhoda, apa tugas anda dalam pelaksanaan naik dan turunnya penumpang ?

Jawab :

Sebagai seorang Nakhoda bertanggung jawab terhadap semua pelaksanaan naik dan turunnya penumpang, memberikan tugas kepada perwira kapal tentang pelaksanaan embarkasi dan debarkasi.

2. Anda sebagai pimpinan diatas kapal apa yang anda lakukan bila ada penumpang yang akan melahirkan.

Jawab:

Saya akan memerintahkan perawat untuk melakukan proses persalinan, dan sebagai seorang /catatan sipil kita akan membuat akte lahir.

3. Bila ada seorang penumpang yang melapor kepada anda tentang kehilangan barang, apa yang anda lakukan ?

Jawab:

Bila hilangnya barang tersebut karena kelalaian dari penumpang kita hanya dapat mencarinya dengan meminta penjelasan tentang hilangnya barang tersebut. Dan bila hilangnya barang disebabkan karena kelalaian pihak kapal kita akan menggantinya sesuai dengan perjanjian.



Nama Nara Sumber : Mukmin

Jabatan : Penumpang

Tanggal Pelaksanaan : 17 November 2017.

1. a. Apakah sarana penunjang naik dan turunnya penumpang sudah baik?

Jawab:

Menurut saya kurang begitu memadai.

- b. Menurut anda sarana apasaja yang kurang memadai untuk mendukung pelaksanaan naik dan turunnya penumpang di KM. KELUD ?

Jawab:

Adanya tangga-tangga penghubung antara darat dan kapal yang rusak dan licin sehingga pada saat penumpang naik dan turun harus pelan-pelan dan berhati-hati, sehingga dapat menghambat proses naik dan turunnya penumpang.

2. a. Apakah sistem keamanan yang ada di KM. KELUD sudah baik ? Jawab:

Sistem keamanan yang ada di KM. KELUD belum begitu baik, karena adanya keluhan dari penumpang lain yang kehilangan harta dan benda mereka.

- b. Menurut anda sistem keamanan mana yang perlu ditingkatkan oleh pihak kapal?

Jawab:

Menurut saya pihak kapal harus lebih memperketat penjagaan di pintu-pintu masuk agar orang yang tidak berkepentingan tidak masuk ke kapal, misalnya : pedagang asongan, pengunjung, dan pengantar.



Nama Nara Sumber : Abdul Azis

Jabatan : Penumpang

Tanggal Pelaksanaan : 30 November 2017

1. a. Menurut anda apakah pelaksanaan naik dan turunnya penumpang di KM. KELUD sudah sesuai dengan jadwal?

Jawab:

Pelaksanaan naik dan turunnya penumpang di KM. KELUD belum sesuai dengan jadwal.

- b. Pernahkah KM. KELUD mengalami keterlambatan jadwal?

Jawab:

KM. KELUD sering sekali mengalami keterlambatan jadwal, baik itu kedatangan ataupun keberangkatan.

2. a. Menurut anda faktor apakah yang menjadikan keterlambatan jadwal KM. KELUD?

Jawab:

Faktor yang menjadikan keterlambatan jadwal keberangkatan adalah banyaknya muatan yang dimuat di atas kapal, sehingga kapal harus menunggu sampai seluruh muatan selesai di muat di atas kapal. Sedangkan yang menyebabkan kedatangan kapal terlambat adalah etrbatasnya tempat untuk sandar, sehinnga kapal harus menunggu pelabuhan kosong

- b. Menurut saudara dapatkah KM. KELUD melaksanakan proses naik dan turunnya penumpang sesuai dengan jadwal?



Jawab:

KM. KELUD dapat melaksanakan proses naik dan turunnya penumpang sesuai dengan jadwal apabila semua faktor pendukung pelaksanaan naik dan turunnya penumpang dapat bekerja dengan baik.



Nara Sumber : Andi Wahyu

Jabatan : Mualim KM. KELUD

Tanggal Pelaksanaan : 18 Desember 2017

1. Anda sebagai Mualim I apa tugas anda pada saat proses naik dan turunnya penumpang?

Jawab:

Sebagai seorang Mualim I bertanggung jawab kepada Nakhoda, memimpin jalanya sweping, memonitor proses naik dan turunnya penumpang.

2. Apakah menurut anda pelaksanaan naik dan turunnya di KM. KELUD sudah berjalan dengan baik ?

Jawab:

Pelaksanaan naik dan turunnya penumpang belum berjalan dengan baik hal itu disebabkan karena kurangnya koordinasi antara petugas darat dan pihak kapal.

3. Bila anda mendapati penumpang tanpa tiket/penumpang gelap tindakan apa yang akan anda lakukan?

Jawab :

Tindakan yang akan saya lakukan yaitu mengintrogasi penumpang tersebut, dan menaruhnya di sel/penjara yang berada di deck 8, dan menurunkanya di pelabuhan berikutnya

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Yusfiar Firdausi
2. Tempat, Tanggal Lahir : 09-12-1996
3. Agama : Islam
4. Alamat : Jln. Sawo RT01 RW04 Sine Sragen
5. Nama Orang Tua
  - Ayah : Ir. Achmad Supriyadi
  - Pekerjaan : Wiraswasta
  - Ibu : Retno Diah Wahyuningsih
  - Pekerjaan : Wiraswasta
6. Riwayat Pendidikan
  - Tahun 2003-2009 : SD N 3 Sragen
  - Tahun 2009-2012 : SMP N 5 RSBI Sragen
  - Tahun 2012-2015 : SMA N 3 Sragen
  - Tahun 2015- 2019 : PIP Semarang
  - Tahun 2017-2018 : Praktek Laut di KM. Kelud PT. Pelni

